



Processo nº 10715.729705/2012-51
Recurso Voluntário
Acórdão nº 3402-008.231 – 3^a Seção de Julgamento / 4^a Câmara / 2^a Turma Ordinária
Sessão de 26 de abril de 2021
Recorrente EXPEDITORS INTERNATIONAL DO BRASIL LTDA
Interessado FAZENDA NACIONAL

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Ano-calendário: 2007, 2008

ADUANA. RESPONSABILIDADE PELA INFORMAÇÃO DE DESCONSOLIDAÇÃO DE CARGA NO MANTRA

Nos termos do disposto no parágrafo 2º do artigo 8º da IN SRF 102/1994, incluído pela IN RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014, a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga proveniente do exterior, por via aérea, no Sistema Mantra é do transportador, enquanto não for implementada função específica que possibilite ao desconsolidador inserir as informações no sistema.

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em dar provimento ao Recurso Voluntário.

(documento assinado digitalmente)

Pedro Sousa Bispo – Presidente Substituto em Exercício e Relator

Participaram do presente julgamento os Conselheiros: Sílvio Rennan do Nascimento Almeida, Maysa de Sa Pittondo Deligne, Marcos Roberto da Silva (suplente convocado), Cynthia Elena de Campos, Paulo Régis Venter (suplente convocado), Renata da Silveira Bilhim, Thais de Laurentiis Galkowicz e Pedro Sousa Bispo (Presidente Substituto em Exercício)

Relatório

Trata o presente processo de auto de infração da prestação intempestiva de informações por registro de conhecimento de carga.

Tal conduta, segundo a Autoridade Fiscal, configuraria descumprimento do prazo na informação dos dados de desconsolidação no SISCOMEX MANTRA, sujeitando o infrator à multa de R\$ 5.000,00 por operação, perfazendo um total de R\$ 90.000,00 (noventa mil reais).

Devidamente científico, o contribuinte apresentou impugnação, com base sinteticamente nos seguintes fundamentos:

a) o auto de infração é nulo por infringir os artigos 9º e 10º do Decreto nº 70.235/1972, bem como o artigo 142 do CTN, cumulando-se fatos distintos no mesmo auto de infração;

b) houve denúncia espontânea da infração;

c) ausência de responsabilidade do agente de carga-informações e acesso ao MANTRA são privativas do transportador; e

d) A multa aplicada deveria ser pela carga e não por cada informação inexata prestada;

Ato contínuo, a DRJ – RIO DE JANEIRO (RJ) julgou a Impugnação do Contribuinte nos termos sintetizados na ementa do acórdão recorrido, a seguir transcrita:

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Ano-calendário: 2007, 2008

NULIDADE. CERCEAMENTO DO DIREITO DE DEFESA. INOCORRÊNCIA.

Deixa de se declarar a nulidade do auto de infração quando sua confecção encontra-se perfeita e dentro das exigências legais, mormente havendo na espécie obediência ao devido processo legal e inexistindo qualquer prejuízo ao sujeito passivo que tenha o condão de macular sua defesa.

DENÚNCIA ESPONTÂNEA.

É importante destacar que o registro dos dados de embarque após o prazo regularmente estabelecido não caracteriza a denúncia espontânea aludida pela defesa, mas sim, precisamente, uma das condutas infracionais combinadas pela multa regulamentar em relevo.

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Ano-calendário: 2007, 2008

MULTA POR DESCUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÃO ACESSÓRIA. REGISTRO DOS DADOS NO SISCOMEX.

No caso de transporte aéreo, constatado que o registro, no Siscomex, dos dados pertinentes às mercadorias chegadas no país se deu após decorrido o prazo regulamentar, é devida a multa por falta do respectivo registro, aplicada sobre cada viagem.

AGENTE DE CARGA. INOBSEVÂNCIA DO PRAZO PARA PRESTAR INFORMAÇÃO. RESPONSABILIDADE.

O agente de carga submete-se às regras da IN RFB nº 800/2007, pois é expressamente incluído entre as espécies de transportador ali definidas, devendo o significado do termo transportador ser compreendido levando em consideração o contexto em que ele foi empregado.

Impugnação Improcedente

Crédito Tributário Mantido

Em seguida, devidamente notificada, a Recorrente interpôs o presente recurso voluntário pleiteando a reforma do acórdão.

Neste recurso, a empresa suscitou as mesmas questões preliminares e de mérito, repetindo os mesmos argumentos apresentados na sua Impugnação. Apenas acrescentou ao recurso o pedido de nulidade do acórdão recorrido por cerceamento do direito de defesa, uma vez que o Julgador deixou de analisar questão fundamental para o deslinde da lide.

É o relatório.

Voto

Conselheiro Pedro Sousa Bispo, Relator.

O Recurso Voluntário é tempestivo e atende aos demais requisitos de admissibilidade, razão pela qual dele se deve conhecer.

Trata o presente processo de lançamento fiscal de multa por registro intempestivo no SISCOMEX MANTRA de operação de desconsolidação, no Aeroporto do Galeão_RJ, de carga proveniente do exterior.,

O fato relatado no auto de infração que ensejou a aplicação da multa foi que o Contribuinte procedeu intempestivamente a desconsolidação da carga de diversos conhecimentos genéricos (*master*) com a informação dos conhecimentos agregados HBL. Abaixo estão descritas as informações de desconsolidação intempestivas que ensejaram a autuação:

(1.) MAWB nº 95781608634 – Segundo consta do auto de infração, a desconsolidação dos 3 (três) HAWB's 421001616, 4150159018 e 417421856 vinculados ao mesmo, foi inserida de forma extemporânea aos 06/12/2007, às 07:29h, 07:30h e 07:32h. Esta mercadoria chegou a o aeroporto do galeão através da DTA-EC n. 705137945. Sendo o momento da atracação o limite para a prestação da informação da desconsolidação.

(2.) MAWB nº 95781608463 – Segundo consta do auto de infração, a desconsolidação dos 4 (quatro) HAWB's 4150159215, 419408127, 4240039433 e 4240039435 vinculados ao mesmo, foi inserida de forma extemporânea aos 15/12/2007, às 09:46h, 09:47h, 09:50h e 09:51h. Esta mercadoria chegou a o aeroporto do galeão através da DTA-EC n. 705319520. Sendo o momento da atracação o limite para a prestação da informação da desconsolidação.

(3.) MAWB nº 00593611475 – Segundo consta do auto de infração, a desconsolidação dos 6 (seis) HAWB's 4220111281, 4220111414, 4220111348, 4220111308, 4220111347 e 4220111413 vinculados ao mesmo, foi inserida de forma extemporânea aos 14/01/2008, às 16:00h, 16:02h, 16:04h, 16:05h, 16:06h e 16:07h. Sendo o momento da atracação o limite para a prestação da informação da desconsolidação.

(4.) MAWB nº 95781608450 – Segundo consta do auto de infração, a desconsolidação do HAWB 4340025143 vinculado ao mesmo, foi inserida de forma extemporânea aos 13/12/2007, às 08:21h. Sendo o momento da atracação o limite para a prestação da informação da desconsolidação.

(5.) MAWB nº 95781164506 – Segundo consta do auto de infração, a desconsolidação do HAWB 4400087376 vinculado ao mesmo, foi inserida de forma extemporânea aos 02/01/2008, às 14:21h. Sendo o momento da atracação o limite para a prestação da informação da desconsolidação.

(6.) MAWB nº 02060160166 – Segundo consta do auto de infração, a desconsolidação do HAWB 4370003089 vinculado ao mesmo, foi inserida de forma extemporânea aos 17/01/2008, às 09:34h. Sendo o momento da atracação o limite para a prestação da informação da desconsolidação.

(7.) MAWB nº 00593505683 – Segundo consta do auto de infração, a desconsolidação do HAWB 4060357900 vinculado ao mesmo, foi inserida de forma

extemporânea aos 18/01/2008, às 17:45h. Sendo o momento da atracação o limite para a prestação da informação da desconsolidação.

(8.) MAWB nº 54912088915 – Segundo consta do auto de infração, a desconsolidação do HAWB 418800501 vinculado ao mesmo, foi inserida de forma extemporânea aos 22/01/2008, às 04:061h. Sendo o momento da atracação o limite para a prestação da informação da desconsolidação.

A IN SRF nº 102/94, dispõe sobre os procedimentos de controle aduaneiro de carga aérea procedente do exterior e de carga em trânsito pelo território aduaneiro, conforme seu art. 4º:

Art. 4º A carga procedente do exterior será informada, no MANTRA, pelo transportador ou desconsolidador de carga, previamente à chegada do veículo transportador, mediante registro:

I - da identificação de cada carga e do veículo;

II - do tratamento imediato a ser dado à carga no aeroporto de chegada;

III - da localização da carga, quando for o caso, no aeroporto de chegada;

IV - do recinto alfandegado, no caso de armazenamento de carga; e

V - da indicação, quando for o caso, de que se trata de embarque total, parcial ou final.

§ 1º As informações sobre carga procedente do exterior serão apresentadas à unidade local da SRF que jurisdiciona o local de desembarque da carga.

§ 2º As informações prestadas posteriormente à chegada efetiva de veículo transportador dependerão de validação pelo AFTN, exceto nos casos de que tratam o parágrafo seguinte e o art. 8º.

§ 3º As informações sobre carga poderão ser complementadas através de terminal de computador ligado ao Sistema:

§ 3º Os dados sobre carga já informada poderão ser complementadas através de terminal de computador ligado ao Sistema: (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014)

I - até o registro de chegada do veículo transportador, nos casos em que tenham sido prestadas mediante transferência direta de arquivos de dados; e

II - até duas horas após o registro de chegada do veículo, nos casos em que tenham sido prestadas através de terminal de computador.

§ 4º Nos casos de embarque parcial, sua totalização deverá ocorrer dentro de quinze dias seguintes ao da chegada do primeiro embarque.

Depreende-se dos dispositivos transcritos que a carga procedente do exterior deverá ser informada no MANTRA, que é o sistema de controle de informatizado de cargas, pelo transportador ou desconsolidador de carga, previamente à chegada do veículo transportador, bem como indica de que forma deverá ser registrada.

No caso concreto, é incontroverso que as informações foram prestadas no MANTRA fora do prazo estabelecido no dispositivo legal transscrito, subsumindo o fato à norma que estabelece a penalidade.

O Contribuinte, por sua vez, argui em sede preliminar a nulidade do acórdão recorrido por cerceamento do direito de defesa e no mérito a ausência de responsabilidade do agente de carga, aplicação do instituto da denúncia espontânea ao caso e a aplicação de apenas uma penalidade por carga e não por cada informação inexata prestada.

No que concerne a primeira questão abordada pela defesa, é alegado que a decisão recorrida não se manifestou sobre questões relevantes abordadas na impugnação, tais como: ausência de responsabilidade e pedido de diligência para esclarecer fato relevante ao deslinde do caso.

Afirma que por força da IN SRF nº102/94, a responsabilidade de prestar tais informações no Sistema-MANTRA é da cia aérea transportadora, única com perfil de acesso ao sistema.

A diligência seria necessária a fim de demonstrar que a pessoa que alimentou o sistema MANTRA com as informações intempestivas não é funcionário ligado à empresa recorrente, mas sim da cia aérea.

No acórdão recorrido, de fato, o julgador da instância *a quo* não se manifestou sobre a questão da ilegitimidade passiva da recorrente e atribuição da responsabilidade à cia aérea, tampouco sobre o pedido de diligência da recorrente a fim de identificar a quem o funcionário que inseriu os dados no MANTRA tem vínculo.

Além disso, constata-se que o acórdão recorrido se utilizou para fundamentar as obrigações de prestação de informações atribuída à recorrente na forma e no prazo constante na IN SRF nº800/2007, como denota o trecho a seguir transcreto:

Quando o artigo 37 do Decreto-lei nº 37, de 1966, com as alterações promovidas pelo artigo 77 da Lei nº 10.833, de 2003, transcrito anteriormente, determina que: o transportador deve prestar à SRF, na forma e no prazo por ela estabelecidos (disciplinados pela IN a seguir tratada), **as informações sobre** a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado e **as cargas por eles transportadas**; definiu, em seu § 1º, também transcrito anteriormente, a figura jurídica do agente de carga: “*qualquer pessoa que em nome do importador ou do exportador contrate o transporte da mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos*”; determinou que o agente de carga deve prestar informações à SRF sobre as operações que execute e as respectivas cargas; e, finalmente, em seu § 3º, que sem essas informações “*não podem ser efetuadas quaisquer operações de carga ou descarga*”.

Ao amparo dessas normas, a IN-RFB nº 800, de 2007, traçou as diretrizes do controle aduaneiro informatizado relativo à **movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados**, dispondo, em seus artigos 1º, 6º e 7º:

Art. 1º - O controle de entrada e saída de embarcações e de movimentação de cargas e unidade de carga em portos alfandegados obedecerá ao disposto nesta Instrução Normativa e será processado mediante o módulo de controle de carga aquaviária do Sistema Interado de Comércio Exterior (Siscomex), denominado Siscomex Carga.

Art. 6º - O transportador deverá prestar à RFB informações sobre o veículo e as cargas nacional, estrangeira e de passagem nele transportadas, para cada escala da embarcação em porto alfandegado.

Art.7º - A informação sobre o veículo transportador corresponde à informação de suas escalas.

(negrito nosso)

Como se percebe, a IN nº800/2007 dispõe sobre o controle aduaneiro informatizado da movimentação de embarcações, cargas e unidades de carga nos portos alfandegados, ou seja, trata precipuamente ao transporte marítimo e não do transporte aéreo, como no caso ora analisado. As questões do transporte de cargas por via aérea procedentes do exterior e de carga em trânsito pelo

território aduaneiro são reguladas na IN SRF nº 102/94, que foi corretamente utilizada pela fiscalização para fundamentar a autuação.

Não há qualquer referência no acórdão quanto as alegações da recorrente de que no caso o agente de carga não tem perfil de acesso ao MANTRA para a prestação de tais informações, tampouco há referência a alegação de que a responsabilidade seria da cia aérea e não do agente de cargas, por força do art. 8º, § 2º, da Instrução Normativa nº 102, de 20 de novembro de 1.994 (excludente de responsabilidade), o que direcionaria necessariamente a responsabilidade pela infração à cia aérea, pois esta se constituiria na única responsável pela inserção de informação incorreta no sistema MANTRA - DESCONSOLIDAÇÃO DE CARGA.

Também, o acórdão recorrido silencia quanto ao pedido de diligência para a identificação do responsável pela inserção das informações no sistema, a fim de informar a quem o CPF que prestou tais informações encontra-se vinculado no SISCOMEX - módulo MANTRA, o que poderia acarretar a nulidade do auto de infração por identificação incorreta do sujeito passivo.

Além disso, a decisão recorrida aborda tema que não tem a ver com o conteúdo discutido nos autos, atinente à retificação das informações prestadas no Siscomex Carga. Não há qualquer discussão nesse sentido de retificação de dados informados, seja no auto de infração ou na impugnação da recorrente. Eis as considerações sobre esse tema constante no acórdão recorrido:

As retificações de dados, solicitadas pelo transportador, nos Manifestos e Conhecimentos de Carga, de acordo com a IN-RFB nº 841, de 2008, serão assim tratadas, em resumo:

a) por deferimento automático até 30 de junho de 2008 (artigo 1º);

b) não se aplica o deferimento automático a determinados dados, dentre eles os relativos a Conhecimentos Eletrônicos (CE) de cargas procedentes do exterior, cujas retificações deverão ser precedidas da correspondente análise fiscal (§1º);

c) o deferimento automático das retificações não prejudica eventual ação fiscal posterior para a verificação de sua conformidade (§2º).

Portanto, a retificação nas informações dos CE's agregados, depois de atracada a embarcação, é considerada prestação de informação fora do prazo (artigo 27, § 3º da IN-RFB nº 800, de 2007).

Observa-se, assim, a existência de uma clara dissonância entre o que foi alegado na impugnação da recorrente e a "resposta" contida no acórdão recorrido, pois além de ter tratado de situação não relacionada no presente caso, deixou de discorrer sobre tópicos específicos constantes da impugnação apresentada, quais sejam, a ausência de responsabilidade do agente de cargas por impossibilidade técnica de acesso ao sistema Mantra, sendo a prestação de informações privativa do transportador, nos termos do art. 8º, § 2º, IN RFB n.º 102/94, retirando sua responsabilidade pela prestação da informação em atraso (excludente de responsabilidade) e o pedido de diligência para a identificação do responsável pela inserção das informações no sistema, a fim de informar a quem o CPF que prestou tais informações encontra-se vinculado no SISCOMEX - módulo MANTRA, o que poderia acarretar a nulidade do auto de infração por identificação incorreta do sujeito passivo.

Embora tais questões sejam mais que suficientes para declarar a nulidade do acórdão recorrido, entendo que essa não deve ser a melhor solução, como passo a explicar.

Por se tratar de alegação de matéria de ordem pública não analisada pela DRJ, atinente à ilegitimidade passiva no lançamento de ofício, este Colegiado está autorizado a se

pronunciar sobre essa questão sem incorrer em supressão de instância. Nesse mesmo sentido, tem sido a jurisprudência do CARF, conforme exemplificam os julgados assim ementados:

ASSUNTO: IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE TERRITORIAL RURAL (ITR)Exercício: 2005

ORDEM PÚBLICA. ILEGITIMIDADE PASSIVA. IMPOSTO TERRITORIAL RURAL - ITR. ART. 31 CTN. TEORIA DA POSSE.

São contribuintes do ITR: o proprietário do imóvel, o titular de seu domínio útil, ou o seu possuidor a qualquer título. Possuidor, de acordo com a disposição inserta no art. 1.196 do Código Civil, é “(...) aquele que tem de fato o exercício, pleno ou não, de algum dos poderes inerentes à propriedade”. De acordo com a teoria objetiva da posse, capitaneada por Ihering e refletida no Digesto Civil, para que esta seja reconhecida basta que o possuidor aja como se proprietário fosse, zelando pela propriedade, independentemente do ânimo de tê-la para si.

(acórdão nº2202-005.729 – 2^a Seção de Julgamento / 2^a Câmara / 2^a Turma Ordinária, sessão de 7 de novembro de 2019)

ASSUNTO: NORMAS GERAIS DE DIREITO TRIBUTÁRIO

Ano-calendário: 2004

IMPUGNAÇÃO. INTEMPESTIVIDADE. AUSÊNCIA DE AFASTAMENTO. MATÉRIA DE ORDEM PÚBLICA CONHECIDA DE OFÍCIO. ILEGITIMIDADE PASSIVA. NULIDADE DO LANÇAMENTO

A obrigatoriedade de entrega de declaração ao Fisco, prevista na legislação de regência, configura obrigação acessória autônoma. A legitimidade para figurar no pólo passivo, no caso de descumprimento da obrigação acessória autônoma pelo órgão da Administração Direta municipal, estadual ou federal, é da pessoa de direito público interno a que está vinculado o órgão. Logo, descebe, a aplicação de multa em nome de órgão integrante da Administração Pública direta por ilegitimidade passiva.

(acórdão nº1002-000.744 – 1^a Seção de Julgamento / 2^a Turma Extraordinária, sessão de 9 de junho de 2019)

Além disso, quando se puder decidir no mérito a favor do sujeito passivo a quem aproveitaria a declaração de nulidade, como ocorre no presente caso, a Autoridade Julgadora não a pronunciará, nem mandará repetir o ato ou suprir-lhe a falta, nos termos do § 3º do art.59 do Decreto nº70.235/72, *in verbis*:

Art. 59. São nulos:

I - os atos e termos lavrados por pessoa incompetente;

II - os despachos e decisões proferidos por autoridade incompetente ou com preterição do direito de defesa.

§ 1º A nulidade de qualquer ato só prejudica os posteriores que dele diretamente dependam ou sejam consequência.

§ 2º Na declaração de nulidade, a autoridade dirá os atos alcançados, e determinará as providências necessárias ao prosseguimento ou solução do processo.

§ 3º Quando puder decidir do mérito a favor do sujeito passivo a quem aproveitaria a declaração de nulidade, a autoridade julgadora não a pronunciará nem mandará repetir o ato ou suprir-lhe a falta. (Redação dada pela Lei nº 8.748, de 1993)

(negrito nosso)

Passa-se, assim, à análise do mérito.

Essa questão da responsabilidade dos agentes de carga, quanto a prestação de informações de desconsolidação de cargas aéreas no MANTRA, foi analisada de forma precisa em outro acórdão da DRJ¹ envolvendo a mesma empresa em caso semelhante. O referido acórdão foi o segundo proferido pela DRJ no mesmo processo, em vista de que o CARF declarou a nulidade do primeiro acórdão proferido e determinou o rejulgamento da matéria, incluindo a questão da ilegitimidade passiva, que também havia sido omitida. No rejulgamento realizado foi dada a melhor solução à lide quanto a questão da ilegitimidade passiva dos agentes de carga, motivo pelo qual adoto os fundamentos da decisão como as minhas razões de decidir no presente voto, os quais transcrevo a seguir:

O presente auto de infração trata da penalidade de multa aplicada por atraso na prestação das informações relativas às cargas mencionadas no relatório fiscal. Tal obrigação acessória advém do Art. 37 do Decreto-Lei nº 37/66, com a redação dada pela Lei nº 10.833/2003, *in verbis*:

Art. 37. O transportador deve prestar à Secretaria da Receita Federal, na forma e no prazo por ela estabelecidos, as informações sobre as cargas transportadas, bem como sobre a chegada de veículo procedente do exterior ou a ele destinado.

§ 1º **O agente de carga**, assim considerada qualquer pessoa que, em nome do importador ou do exportador, contrate o transporte de mercadoria, consolide ou desconsolide cargas e preste serviços conexos, e o operador portuário, também devem prestar as informações sobre as operações que executem e respectivas cargas.

§ 2º Não poderá ser efetuada qualquer operação de carga ou descarga, em embarcações, enquanto não forem prestadas as informações referidas neste artigo. (...)[g.n.]

Da redação acima verifica-se que a lei definiu quem são os sujeitos passivos da obrigação acessória: transportador, agente de carga e o operador portuário. O §1º traz o conceito de agente de carga. A Impugnante, no presente caso, atua como agente de carga, conforme informações prestadas pela própria Impugnante em sua defesa.

A regulamentação de tal obrigação adveio com a Instrução Normativa SRF nº 102, de 20 de dezembro de 1994, que estabelece em seu Art. 4º que:

Art. 4º A carga procedente do exterior será informada, no MANTRA, **pelo transportador ou desconsolidador de carga**, previamente à chegada do veículo transportador, mediante registro:

- I - da identificação de cada carga e do veículo;
- II - do tratamento imediato a ser dado à carga no aeroporto de chegada;
- III - da localização da carga, quando for o caso, no aeroporto de chegada;
- IV - do recinto alfandegado, no caso de armazenamento de carga; e
- V - da indicação, quando for o caso, de que se trata de embarque total, parcial ou final.” [g.n.]

Não obstante observa-se que o Art 8º do mesmo instrumento normativo, com a redação dada pela IN RFB nº1479, de 07 de julho de 2014, que:

Art. 8º As informações sobre desconsolidação de carga procedente do exterior ou de trânsito aduaneiro serão prestadas pelo desconsolidador de carga até três horas após o registro de chegada do veículo transportador. (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014)

§ 1º A partir da chegada efetiva de veículo transportador, os conhecimentos agregados (filhotes) informados no Sistema serão tratados como desmembrados do conhecimento

¹ Acórdão nº107-003.983 - 4^a TURMA DA DRJ07, de 30 de novembro de 2020.

genérico (master) e a carga correspondente tratada como desconsolidada. (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014)

§ 2º Enquanto não for implementada função específica para o desconsolidador, a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga no Mantra é do transportador.(Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014)"[g.n.]

Conforme se depreende do caput do Art. 4º a obrigação acessória deverá ser cumprida pelo transportador ou pelo desconsolidador. No entanto, para que o desconsolidador pudesse prestar tal informação é imprescindível que tenha acesso ao Siscomex-Mantra. A redação do parágrafo 2º do Art. 8º acima transcrito, esclarece que a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga no Mantra é do transportador enquanto não for implementada função específica para o desconsolidador.

Tal redação, embora tenha sido alterada após a lavratura do auto de infração, por se tratar de norma interpretativa aplica-se retroativamente, nos termos do Art. 106, inciso I da Lei nº 5.172/66. Não há como exigir do desconsolidador a inserção de informações em sistema para o qual não lhe foi concedido acesso por meio de função específica.

Cabe mencionar o Ato Declaratório Executivo COANA nº 13, de 21 de março de 2003, que assim dispõe:

Art. 1º Para os efeitos do disposto no art. 2º, inciso II, da Instrução Normativa SRF nº 102, de 20 de dezembro de 1994, os **transportadores aéreos poderão executar as funções que lhes são próprias**, no Sistema Integrado de Gerência do Manifesto, do Trânsito e do Armazenamento - MANTRA, bem como no Sistema de Trânsito Aduaneiro - Siscomex Trânsito, **por intermédio de empregados de empresa contratada, desde que estejam expressamente autorizados a acessar o referido Sistema em nome e sob a responsabilidade do contratante**, nos termos do respectivo contrato de prestação de serviços.

§ 1º O disposto no caput aplica-se também aos Depósitos Afiançados sob a responsabilidade dos transportadores aéreos." [g.n]

Já o supracitado Art. 2º:

Art. 2º São usuários do MANTRA:

I - a SRF, através dos Auditores Fiscais do Tesouro Nacional - AFTN, Técnicos do Tesouro Nacional -TTN, Supervisores e Chefes;

II - transportadores, **desconsolidadores de carga**, depositários, administradores de aeroportos e empresas operadoras de remessas expressas, através de seus representantes legais credenciados pela Secretaria da Receita Federal - SRF; e

(...) [g.n]

Assim, os transportadores aéreos podem executar funções que lhes são próprias no Siscomex Mantra através de empregados da empresa contratada, na condição de que estes estejam expressamente autorizados a acessar o referido sistema em nome e sob a responsabilidade do próprio transportador. Ou seja, caso o transportador contrate o agente desconsolidador de cargas para realizar diversas atividades, dentre elas, a inclusão de dados no Sistema Mantra, este poderá ser habilitado, todavia sob expressa autorização e responsabilidade do próprio transportador. Logo, uma inclusão de dados intempestiva, embora realizada pelo contratado, é na verdade de responsabilidade do transportador.

Corrobora com esse entendimento a Notícia Siscomex Importação nº47/2008, de 28/11/2008, a seguir transcrita:

A partir de 01/12/2008, com base nos arts. 4º e 8º da IN SRF Nº 102/94 e com referência as notícias Siscomex importação Nº 36/2003, 05/2006, 44/2007 e 18/2008, o prazo a ser aplicado para que o responsável pela informação do HAWB complemente os dados no siscomex mantra poderá ser estendido em até 03 horas após a chegada do veículo. As regras desta notícia poderão ser aplicadas por prazo indeterminado **até que seja viabilizada funcionalidade no siscomex mantra que possibilite a informação dos HAWB exclusivamente pelos agentes desconsolidadores de carga.**[g. n.]

Depreende-se por meio desta notícia que se porventura o agente desconsolidador de carga conseguia acessar o Siscomex Mantra na época dos fatos, o fazia em nome e sob responsabilidade de terceiros, muito provavelmente do transportador (ADE Coana nº13), eis que na época inexistia funcionalidade exclusiva para que ele por sua conta e risco, ou seja, através de perfil próprio, fizesse acesso ao sistema.

Por fim, cabe citar acórdãos, decididos por unanimidade, no mesmo sentido:

Acórdão n.º 12-97.141 da 14^º Turma da DRJ/RJO de 26 de março de 2018:

“ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Ano-calendário: 2008

ADUANA. RESPONSABILIDADE PELA INFORMAÇÃO DE DESCONSOLIDAÇÃO DE CARGA NO MANTRA.

Nos termos do disposto no parágrafo 2º do artigo 8º da IN SRF 102/1994, a responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga no Sistema Mantra é do transportador, enquanto não for implementada função específica que possibilite ao desconsolidador inserir as informações no sistema.”

Acórdão n.º 07-45.971 da 2º Turma da DRJ/FNS de 12 de fevereiro de 2020:

“ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 08/01/2008

MANTRA. PRESTAÇÃO DE INFORMAÇÃO. DESCONSOLIDAÇÃO DE CARGA. AGENTE DE CARGA. TRANSPORTADOR.

A responsabilidade pela informação de desconsolidação de carga no sistema Mantra é do transportador, enquanto não for implementada função específica que possibilite ao desconsolidador inserir as informações no sistema informatizado.”

Acórdão n.º 06-69.047 da 4º Turma da DRJ/CTA de 10 de março de 2020:

ASSUNTO: OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Data do fato gerador: 03/09/2007, 05/09/2007, 07/09/2007, 30/09/2007

CONCLUSÃO DE TRÂNSITO ADUANEIRO. DESCOMPASSO FUNCIONAL DO SISTEMA MANTRA. EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE DO AGENTE PELA DESCONSOLIDAÇÃO INTEMPESTIVA DE CONHECIMENTOS FILHOTES DE TRANSPORTE AÉREO.

Afasta a responsabilidade do agente de carga por eventual intempestividade na prestação de informações de conhecimentos filhotes quando lhe faltar condições de acesso ao sistema MANTRA para tanto, ou quando o descompasso entre funcionalidade desse sistema e as operações que efetivam a conclusão do trânsito impedirem o atendimento do prazo para a desconsolidação.”

Indefiro o pedido de diligência, pois se encontram presentes circunstâncias fáticas suficientemente caracterizadas e legalmente tipificadas na peça de autuação, reputando-se aptas a formar a convicção da julgadora, assim, tal ação apenas procrastinaria a solução do contencioso, fato incompatível com o ideal de celeridade processual e segurança jurídica.

Em face do expedito, voto por REJEITAR a preliminar de nulidade, pela PROCEDÊNCIA da impugnação e EXONERAÇÃO do crédito tributário.

Como se observa, a responsabilidade pelas informações no SISCOMEX MANTRA sobre a desconsolidação de cargas aéreas provenientes do exterior permanece com as cias aéreas enquanto não for implementada função específica para o desconsolidador, por força do §2º do art.8º, da IN SRF nº102/74 (Incluído pela IN RFB nº 1479, de 07 de julho de 2014). E ainda que algum agente desconsolidador acessasse o SISCOMEX MANTRA à época dos fatos para alimentar o sistema, o fazia em nome e responsabilidade de terceiros, no caso o transportador aéreo, posto que inexistia acesso por perfil próprio para esse agente.

Assim, torna-se claro que houve erro na identificação do sujeito passivo do presente caso, posto que deveria ter constado como sujeito passivo da autuação o transportador aéreo, devendo, por isso, ser excluída a responsabilidade do agente de carga.

Diante do exposto, voto no sentido de dar provimento ao recurso voluntário para exonerar a multa lançada.

(documento assinado digitalmente)

Pedro Sousa Bispo